

Progetto U.R.C.A.

Uso Regolare delle Cinture di sicurezza da parte degli Agenti di Polizia Municipale

Relazione finale

1. - Efficacia dell'uso delle cinture di sicurezza	pag. 2
2. - Il percorso della Polizia Municipale piemontese: la situazione di partenza, 1999 – 2000	pag. 3
3. - I riferimenti per le Forze dell'Ordine nella normativa riguardante l'allacciamento della cintura di sicurezza (2003; 2006)	pag. 4
4. – Aggiornamento della situazione presso i Comandi piemontesi: rilevazione 2006 - 2007	
4.1 - Obiettivi	pag. 5
4.2 - Rilevazione a campione in quattordici città rappresentative	pag. 5
4.3 - Fasi operative	pag. 6
4.4 - Principali risultati	pag. 6
4.4.1 - Campionamento in base al genere	pag. 9
4.4.2 - Campionamento in base alla posizione occupata sul veicolo	pag. 11
4.4.3 - Confronto percentuale allacciamento per città campione	pag. 12
4.4.4 - Confronto temporale	pag. 13
4.4.5 - Confronto con l'allacciamento nella popolazione	pag. 14

Allegati:

- a - Tabella calendario osservazioni nelle città campione
- b - “Decalogo” redatto dall'Istituto Superiore di Sanità
- c - Allacciamento della cintura di sicurezza tra la popolazione: opinioni e comportamenti autoriportati degli automobilisti, confronto Italia / altri Paesi europei

Indagine realizzata da S.I.P.Si.Vi. per il Settore Polizia Locale della Regione Piemonte

Torino, 10 settembre 2007

1. - Efficacia dell'uso delle cinture di sicurezza

L'efficacia dell'uso delle cinture di sicurezza è fuori discussione ed è ampiamente documentata; si cita ad esempio, un recente studio che ha evidenziato tre risultati principali (ICF Consulting, 2003):

► In primo luogo, chi non utilizza le cinture di sicurezza ha **maggior probabilità** di essere coinvolto in un incidente. Nello specifico i conducenti che non indossano le cinture hanno il 35% di incidenti in più rispetto ai conducenti che le allacciano regolarmente, indipendentemente dalla gravità delle ferite riportate dagli occupanti del veicolo.

► In secondo luogo vi è una **riduzione di circa il 50%** in termini di ferite gravi e decessi nei casi in cui le cinture di sicurezza sono allacciate. Le cinture di sicurezza sono estremamente efficaci in tutti i casi di collisione: frontale, posteriore e ribaltamento; inoltre la loro efficacia è particolarmente rilevante in incidenti a velocità ridotte (Evans, 1990).

► In terzo luogo gli sforzi per sostenere iniziative mirate ad incrementare l'uso delle cinture di sicurezza hanno un **rapporto costi benefici** molto più efficiente rispetto ad altre iniziative in sicurezza stradale, quali il contrasto agli eccessi di velocità o alla guida in stato di ebbrezza.

L'Assessorato alla Polizia Locale della Regione Piemonte si è impegnato dal 1999 in questa direzione, rispettando i più importanti criteri di priorità, di efficienza e di efficacia ed attivando le seguenti azioni destinate ai Comandi di Polizia Municipale:

- **informazione** puntuale circa → gli aggiornamenti della normativa e della giurisprudenza
→ i risultati delle ricerche del settore

- **sensibilizzazione** mirata ad incentivare l'allacciamento della cintura di sicurezza durante gli spostamenti per servizio

- **diffusione** dei risultati con l'obiettivo di attivare ricadute sulla popolazione (aumento dell'uso dei sistemi di protezione da parte di adulti e minori durante gli spostamenti in area urbana).

Tutti gli esperti internazionali concordano sul fatto che aumentare il numero di persone che allacciano sempre la cintura di sicurezza è il modo più economico e probabilmente più efficiente per ridurre il numero delle vittime e dei feriti gravi sulle strade.

Risulta quindi importante esplorare l'applicazione delle norme riguardanti l'obbligo dell'allacciamento della cintura di sicurezza; l'uso sistematico delle cinture da parte degli operatori delle forze di polizia è la premessa perché da parte degli stessi la normativa venga fatta rispettare alla popolazione: "Se gli operatori di polizia si sentono innanzitutto esempio da imitare, diventano induttori, anche cogenti, dell'uso regolare da parte dei cittadini" (Progetto U.R.C.A., 1998).

2. - Il percorso della Polizia Municipale piemontese: la situazione di partenza (1999 – 2000)

Il progetto “*U.R.C.A.!, Uso Regolare delle Cinture, anche da parte degli Agenti*” è stato elaborato nel mese di giugno 1998, sulla base di una riflessione condotta con il Settore Polizia Locale della Regione Piemonte e con il confronto costante fra i dati italiani dell’allacciamento nella popolazione e i corrispondenti dati europei.

L’iniziativa mirava all’applicazione della normativa sulla sicurezza nei luoghi di lavoro (art.5 Legge 626/94 che impone a tutti i lavoratori il rispetto delle norme di sicurezza), oltre a riferirsi ad una circolare del Ministero dell’Interno (31.10.1996) che interpretava in senso chiaramente restrittivo l’esenzione per i servizi di emergenza (comma 3 art. 172 Codice della strada).

L’obiettivo principale era finalizzato a raggiungere l’uso abitudinario delle cinture di sicurezza fra gli Operatori di Polizia Municipale, come rispetto di una regola che non ammette eccezioni o discussioni, ma solo accettazione ovvia o al massimo una dimenticanza da colmare subito: l’esclamazione “urca!” è appunto tipica di quando ci si è dimenticati di qualcosa di essenziale.

In seguito alla definizione della metodologia e degli aspetti operativi, è stato possibile attivare nel secondo trimestre 1999 le fasi previste:

- lettera preliminare ai Comandi
- prima osservazione diretta degli allacciamenti in 14 Comuni campione, individuati secondo il criterio del numero di abitanti
- gruppi motivazionali mirati alla comprensione degli ostacoli all’allacciamento della cintura di sicurezza
- questionario inviato a tutti gli Operatori di Polizia Municipale della Regione Piemonte (4.459)
- gruppi di sensibilizzazione presso i Comuni campione
- due convegni regionali per la diffusione dei risultati
- seconda somministrazione del questionario, per verificare il cambiamento nelle opinioni, negli atteggiamenti e nei comportamenti autoriportati, inclusa la determinazione degli Operatori nel far rispettare la normativa
- seconda osservazione sul campo, a distanza di un anno solare, per la verifica dei cambiamenti comportamentali
- comunicazione e diffusione dei dati.

Alla prima rilevazione (maggio-giugno 1999), su 133 schede di osservazioni valide e complete, per 193 soggetti osservati, solo sette osservazioni comprendevano soggetti indossanti la cintura di sicurezza, per complessive otto persone correttamente allacciate.

Dai gruppi motivazionali e dalle risposte ai questionari era emerso che gli Operatori non rapportavano soltanto all’emergenza l’esenzione dall’allacciamento, bensì agli stessi pregiudizi dei comuni cittadini: non indossavano mai la cintura sui sedili posteriori, la allacciavano raramente nella propria città mentre più spesso la indossavano provenendo da un’area urbana esterna.

Durante i gruppi di sensibilizzazione presso i Comuni campione è stato possibile integrare i risultati delle osservazioni dei comportamenti reali con la descrizione dei pregiudizi e stereotipi ricorrenti; l’elaborazione di questi dati insieme agli Operatori stessi ha dimostrato, già nel primo anno di attuazione del percorso formativo specifico, che l’allacciamento delle cinture da parte degli Operatori di Polizia Municipale piemontese è passato da un quarto di quello della popolazione civile sino a più del doppio dell’allacciamento parallelo della popolazione civile.

Dopo la sensibilizzazione, i rilevamenti successivi (maggio-giugno 2000) hanno evidenziato i cambiamenti riportati nella seguente tabella:

Comandi Polizia Municipale	indossanti - osservazione 1999	indossanti – osservazione 2000
<i>omissis</i>	0%	12,50%
<i>omissis</i>	0%	10%
<i>omissis</i>	0%	70%
<i>omissis</i>	25%	0%
<i>omissis</i>	0%	8,30%
<i>omissis</i>	18%	25%
<i>omissis</i>	5,50%	33,30%
<i>omissis</i>	0%	62,50%
<i>omissis</i>	0%	12,50%
<i>omissis</i>	0%	0%
<i>omissis</i>	0%	63%
<i>omissis</i>	2,30%	35,40%
<i>omissis</i>	0%	80%
<i>omissis</i>	0%	61,50%

3. - I riferimenti per le Forze dell'Ordine nella normativa riguardante l'allacciamento della cintura di sicurezza (2003; 2006)

Nel 2003 sono stati aggiornati i riferimenti normativi.

La Circolare del Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza, prot. 559/A/1/ORG./DIP.GP/4937 del 16 settembre 2003, oggetto "Uso delle cinture di sicurezza da parte delle Forze di Polizia" recita:

"Con circolare del 1996 venivano impartite dettagliate disposizioni interpretative in materia di esenzione per le Forze di Polizia e per i Corpi di Polizia Municipale dell'uso delle cinture di sicurezza alla luce della specifica normativa. In tal contesto veniva chiarito che il concetto di "servizio di emergenza" non era certamente assimilabile "tout court" al servizio di istituto ma doveva essere inteso come fase di "stato di pericolo concreto ed attuale" nel più generale contenuto del servizio.

Le recenti modifiche al Codice della strada nulla hanno mutato in materia.

L'accentuazione delle sanzioni in caso di omesso uso, l'accresciuta sensibilità al problema e le concrete conseguenze determinatesi in campo risarcitorio e sanitario inducono, tuttavia, a richiamare l'attenzione sull'assoluta esigenza di una scrupolosa, generalizzata, permanente e corretta applicazione della norma, in modo che diventi, oltre che *costante abito mentale degli appartenenti alle Forze dell'Ordine, anche indispensabile fattore di esempio e veicolo promozionale per la crescita dei principi di legalità e sicurezza.*

Da ciò discende la necessità che l'equipaggiamento protettivo in argomento venga *sempre* indossato sia in occasione di mobilità non operativa che nell'esecuzione dei servizi d'istituto prevedendo, solo per questo ultimo caso, la deroga in situazione di emergenza e sempre che, anche in tali situazioni, proprio per la accresciuta velocità veicolare, non sia ritenuto opportuno continuare a tenere allacciate le cinture al fine di limitare le eventuali conseguenze nella malaugurata ipotesi di inconvenienti."

La successiva Circolare N. 300/A/1/52739/109/123/3/4 del 14 luglio 2006, avente per oggetto "Decreto legislativo 13 marzo 2006, n. 150 – Attuazione della direttiva 2003/20/CE che modifica la direttiva 91/671/CEE. Nuove disposizioni relative all'uso delle cinture di sicurezza e dei sistemi di

ritenuta per bambini sugli autoveicoli” al comma 3, Esenzioni dall’obbligo di utilizzo dei sistemi di ritenuta, recita:

“Nulla è innovato, invece, per quanto riguarda l’impiego dei dispositivi da parte degli appartenenti alle forze di polizia e ai corpi di polizia municipale nonché dei conducenti e degli addetti dei veicoli del servizio antincendio e sanitario, per i quali l’esenzione dall’impiego dei dispositivi di ritenuta opera solo in presenza di interventi in servizio di emergenza. L’esenzione è stata, peraltro, estesa anche ai corpi ed ai servizi di polizia provinciali.”

4. – Aggiornamento della situazione presso i Comandi piemontesi: rilevazione 2006 - 2007

Nel 2006 il Settore Polizia Locale ha proposto un aggiornamento della ricerca al fine di evidenziare il mantenimento o meno dell’uso abituale della cintura di sicurezza e/o rafforzare la diffusione del comportamento-bersaglio.

Con il rinforzo dovuto all’introduzione della patente a punti, nel frattempo anche la popolazione ha aumentato il tasso di allacciamento, come risulta dalla due edizioni della ricerca internazionale SARTRE (SARTRE 2, 1997; SARTRE 3, 2002), di cui un breve stralcio è riportato negli Allegati.

4.1 - Obiettivi dell’aggiornamento 2006-2007

- Verificare se l’allacciamento delle cinture di sicurezza è comportamento abitudinario e diffuso fra gli Operatori di Polizia Municipale durante il servizio.
- Promuovere l’abitudine all’allacciamento delle cinture di sicurezza durante il servizio.
- Incentivare il controllo dell’allacciamento delle cinture di sicurezza fra i cittadini.

4.2 - Rilevazione a campione in quattordici città rappresentative

Le città sono individuate tenendo presenti i capoluoghi di provincia, il numero di abitanti ed il numero di Operatori di Polizia Municipale in servizio (Censimento del 2004, a cura del Settore Polizia Locale Regione Piemonte)

Le osservazioni hanno il solo scopo di ricerca; pertanto è stata adottata ogni opportuna precauzione per evitare l’individuazione dei soggetti osservati (art.9 Codice Deontologico degli psicologi, 1997). Ogni possibilità di risalire ad essi viene delimitata all’interno della ricerca, anche allo scopo di evitare ogni eventuale utilizzo dei dati in sede disciplinare.

In ogni città il rilevatore è presente in un giorno infrasettimanale ed esegue osservazioni sistematiche sia stando in luoghi strategici (Comando, scuole in orario entrata/uscita scolaresche, zone mercatali nei giorni previsti,...) sia spostandosi per le vie cittadine e di periferia. Una eccezione è costituita da Torino, per la quale sono previste almeno due giornate di osservazione.

4.3 - Fasi operative

- a. Terza rilevazione dei comportamenti reali, periodo: novembre / dicembre 2006.
- b. Elaborazione dati e report intermedio, periodo: dicembre 2006 / gennaio 2007.
- c. Comunicazione: lettera del Settore Polizia Locale ai Comandi di Polizia Municipale; spedizione: febbraio / marzo 2007; in allegato i risultati delle rilevazioni e commento. Non viene pubblicizzata l’identità delle città campione, allo scopo di ottenere verifiche obiettive nella rilevazione successiva.

d. Elaborazione di un pieghevole con informazioni da distribuire ai cittadini fermati senza cintura e sanzionati, contenente le informazioni essenziali sulle conseguenze del mancato allacciamento. Il pieghevole viene allegato alla Prima comunicazione.

e. Comunicazione dei risultati della terza rilevazione durante riunioni di servizio con i Comandanti; presentazione ufficiale durante un seminario organizzato dal Settore Polizia Locale (Torino, 4 giugno 2007).

f. Quarta rilevazione dei comportamenti reali, periodo: giugno / luglio 2007.

g. Redazione report conclusivo (confronto dati dal 1999).

4.4 - Principali risultati

L'indagine condotta nell'autunno 2006 (periodo 10 novembre – 2 dicembre) ha nel complesso analizzato 252 autovetture di Polizia Municipale, sulle quali hanno viaggiato 332 Operatori uomini e 71 Operatori donne, per un totale di 403 comportamenti osservati relativi all'allacciamento della cintura di sicurezza (nei quattro ruoli distinti di conducente, passeggero allato anteriore, passeggero sui sedili posteriori, rispettivamente lato guida o altro lato).

Gli Operatori osservati nella rilevazione 2007 (250 autovetture, periodo 20 giugno – 5 luglio) sono 415, di cui 327 uomini e 88 donne.

Le tabelle e i grafici successivi riportano la comparazione tra i risultati principali delle due rilevazioni, riferite come “rilevazione 3” quella svolta nell'autunno 2006, mentre le osservazioni effettuate a fine giugno 2007 sono riportate come “rilevazione 4”.

La Tabella 1 specifica il numero di osservazioni effettuate nelle città campione nelle rispettive rilevazioni, mentre la Tabella 2 fornisce una panoramica sulla tipologia di autovetture osservate.

Tabella 1 - Rilevazione 3

Tabella 1 - Rilevazione 4

Città	Numero di osservazioni	Città	Numero di osservazioni
<i>omissis</i>	35	<i>omissis</i>	35
<i>omissis</i>	27	<i>omissis</i>	20
<i>omissis</i>	23	<i>omissis</i>	13
<i>omissis</i>	3	<i>omissis</i>	0
<i>omissis</i>	7	<i>omissis</i>	9
<i>omissis</i>	15	<i>omissis</i>	11
<i>omissis</i>	4	<i>omissis</i>	22
<i>omissis</i>	20	<i>omissis</i>	13
<i>omissis</i>	3	<i>omissis</i>	6
<i>omissis</i>	7	<i>omissis</i>	9
<i>omissis</i>	25	<i>omissis</i>	35
<i>omissis</i>	6	<i>omissis</i>	9
<i>omissis</i>	47	<i>omissis</i>	45
<i>omissis</i>	12	<i>omissis</i>	11
<i>omissis</i>	18	<i>omissis</i>	12
Totale	252	Totale	250

Tabella 2 – Rilevazione 3

Tipo di veicolo	Frequenza
Alfa Romeo	5
Citroen berlingo	4
Citroen saxo	4
Defender	1
Fiat brava	17
Fiat cinquecento	1
Fiat ducato	8
Fiat fiorino	1
Fiat idea	4
Fiat multipla	3
Fiat palio	1
Fiat panda	24
Fiat punto	87
Fiat scudo	6
Fiat seicento	4
Fiat stilo	29
Fiat uno	4
Ford fiesta	2
Hyundai gets	1
Hyundai tucson	2
Nissan almera	8
Nissan micra	7
Nissan navara	4
Renault clio	2
Renault kangoo	8
Renault megane	5
Renault twingo	1
Seat ibiza	5
Telcoline	2
Terios	1
Veicolo elettrico	1
Totale	252

Tabella 2 – Rilevazione 4

Tipo di veicolo	frequenza
Alfa Romeo 156	2
Fiat Brava	7
Fiat Doblò	3
Fiat Ducato	20
Fiat Idea	2
Fiat Multipla	5
Fiat Panda	18
Fiat Punto	95
Fiat Scudo	13
Fiat Seicento	1
Fiat Stilo	29
Fiat Uno	1
furgone	3
Hyunday Tucson	4
Lancia Musa	1
Nissan Almera	11
Nissan Micra	13
Nissan Navara	2
Renault Clio	1
Renault Kangoo	6
Renault Megane	1
Renault Twingo	2
Seat Ibiza	9
Volkswagen transport	1
Totale	250

Come si evince dal grafico 1 la maggior parte delle rilevazioni sono state effettuate nei pressi dei Comandi di Polizia Municipale, il resto è stato rilevato in ambito urbano.

Il grafico 2 ci conferma che la quasi totalità delle autovetture operavano nel Comune di competenza, mentre solo 1 % proveniva da un'altra località, mentre il grafico 3 ci mostra che in entrambe le rilevazioni la velocità stimata delle autovetture era in percentuali al di sopra del 95% nel rispetto dei limiti previsti dal contesto urbano.

Grafico 1 – Rilevazione 3

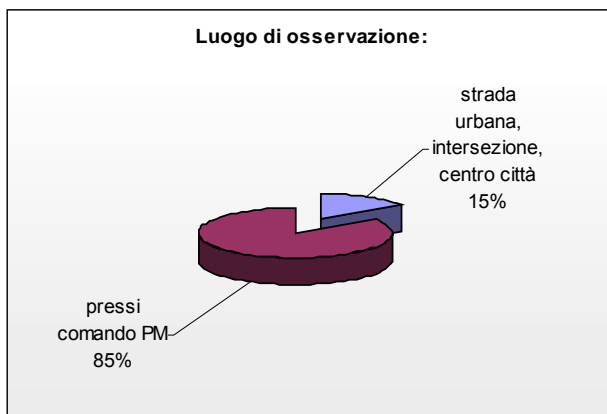


Grafico 1 – Rilevazione 4

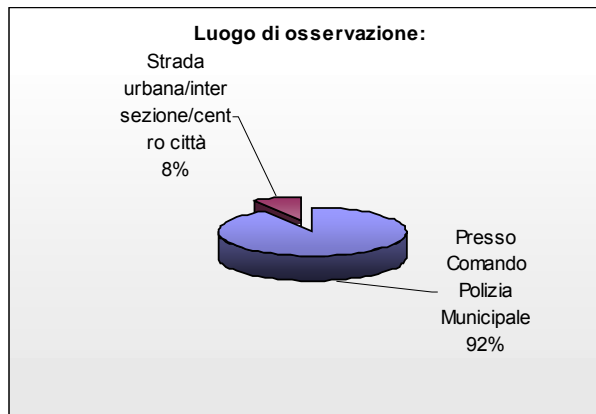


Grafico 2 – Rilevazione 3

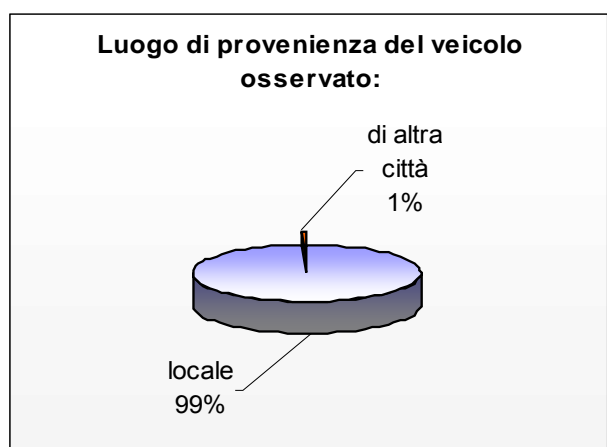


Grafico 2 – Rilevazione 4



Grafico 3 – Rilevazione 3

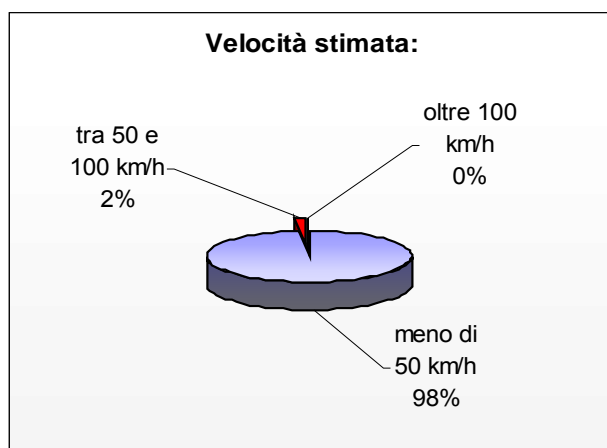
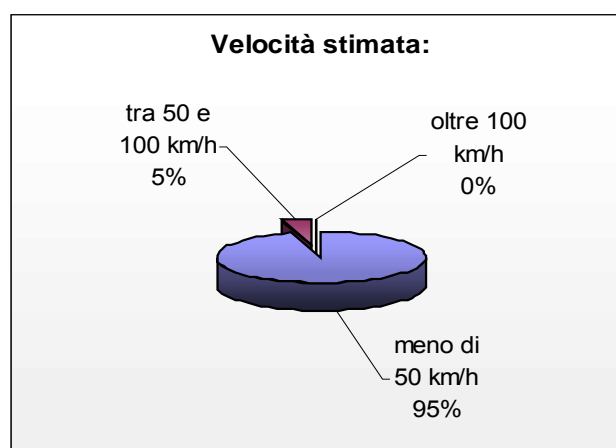


Grafico 3 – Rilevazione 4



Il grafico 4 ha come obiettivo la riduzione al minimo di situazioni di equivoco riguardanti l'allacciamento della cintura di sicurezza da parte degli occupanti del veicolo: il **53%** dei veicoli è stato osservato in marcia normale, mentre il **47%** dei veicoli, partito da fermo, è stato osservato per almeno 100 metri dalla partenza, per verificare se gli occupanti indossassero il dispositivo di sicurezza non alla partenza, ma nei metri immediatamente successivi. (rilevazione 3).

La rilevazione 4 presenta risultati simili, con il **51%** in marcia normale e il **49%** fino a 100 m.

Grafico 4 - Rilevazione 3

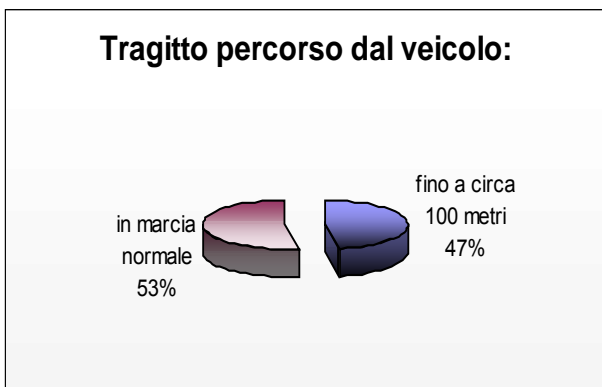
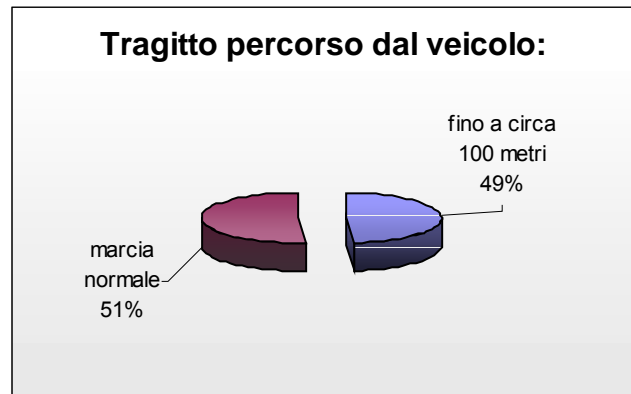


Grafico 4 - Rilevazione 4



4.4.1 - Campionamento in base al genere

Il grafico 5 consente di distribuire gli Operatori osservati a seconda del genere e della posizione occupata all'interno del veicolo: oltre l'**85%** dei conducenti è di sesso maschile, il **14,29%** di conducenti è donna (rilevazione 3). La percentuale di agenti di genere maschile in qualità di passeggeri anteriori è pari al **75,54%** del campione osservato, mentre il **24,46%** di passeggeri anteriori è di genere femminile. Le percentuali di agenti occupanti i sedili posteriori risultano elevate per la parte maschile; da tener conto della minor rappresentatività del campione per questa parte dell'autovettura, dovuta alla rarità del verificarsi di questa situazione: solamente il **4,76%** del campione è risultato occupare i sedili posteriori.

Risultati simili vengono registrati nella quarta rilevazione, con una percentuale di conducenti di sesso maschile pari all'**81,6%** a fronte del **18,4%** di conducenti donna.

Ampie differenze registrate sui sedili posteriori possono essere attribuibili alla minore rappresentatività di questa categoria.

Grafico 5 - Rilevazione 3

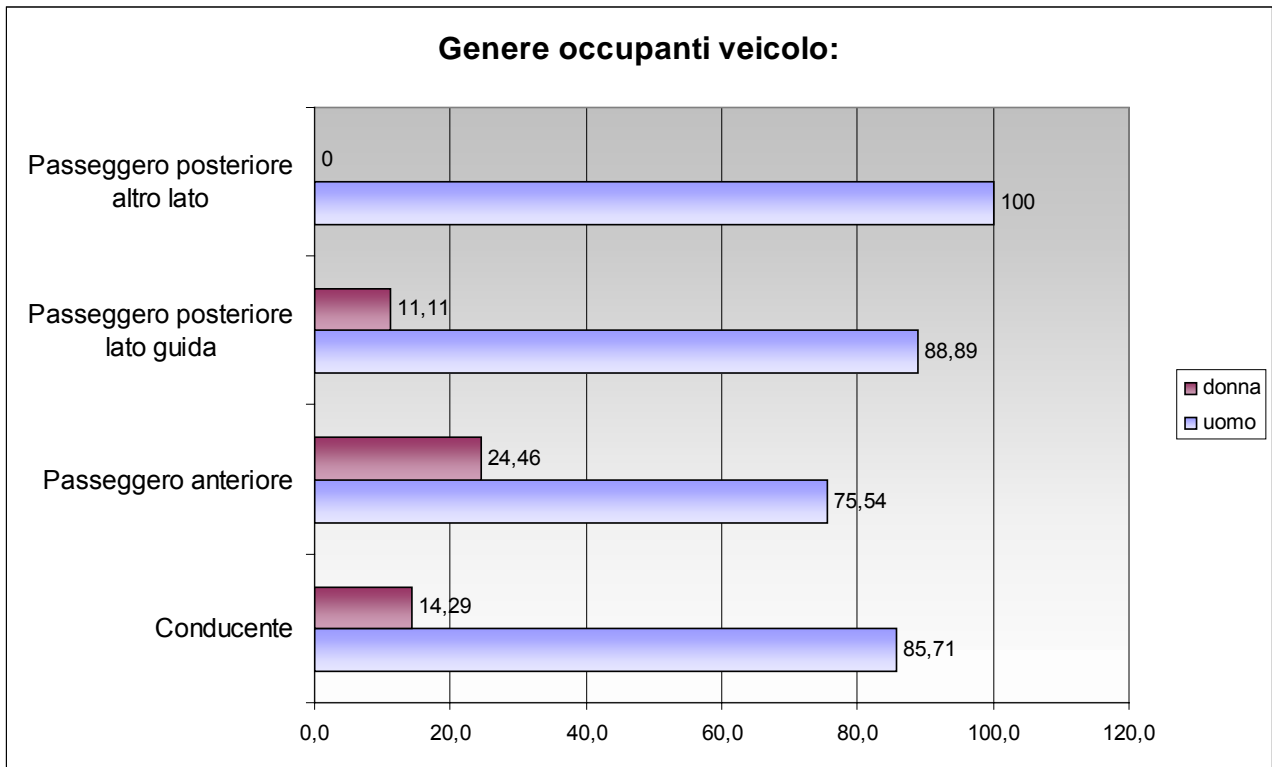
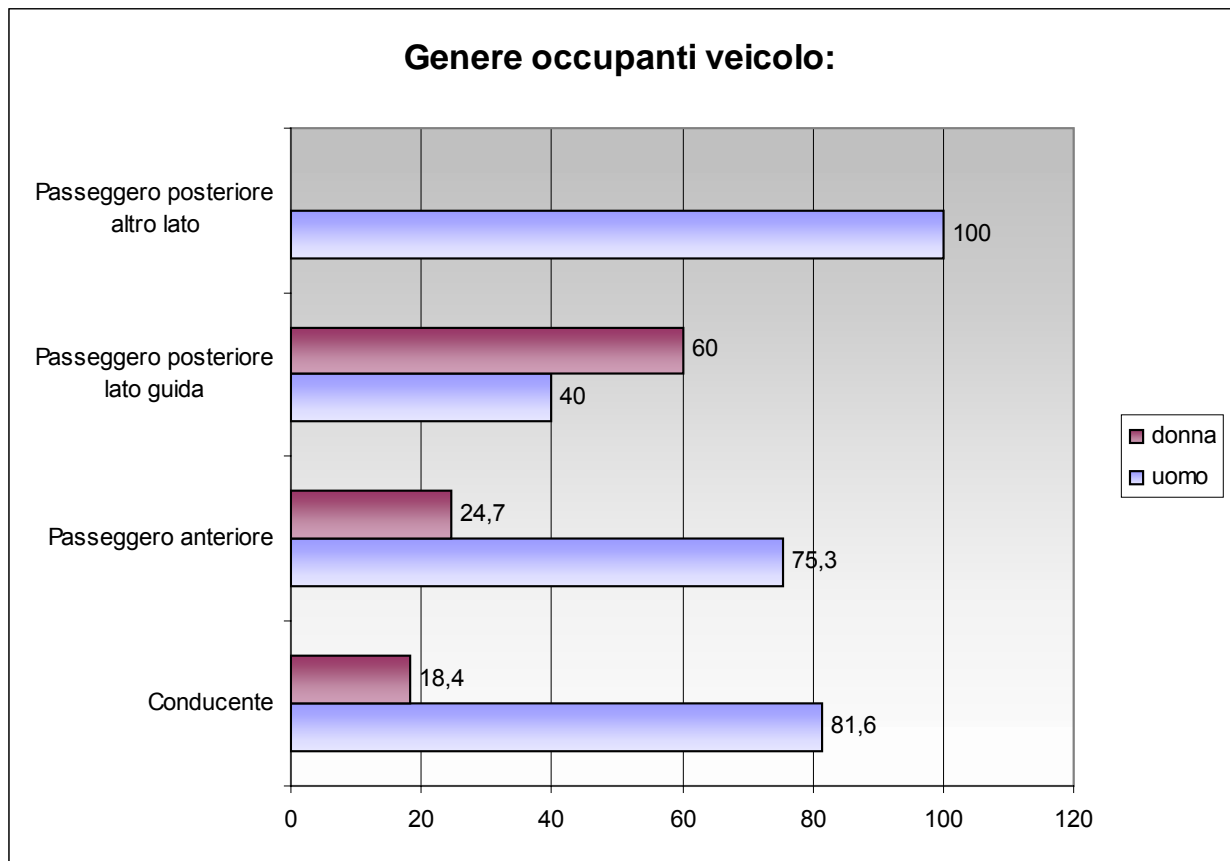


Grafico 5 - Rilevazione 4



4.4.2 - Campionamento in base alla posizione occupata sul veicolo

Il grafico 6 consente di valutare le percentuali di allacciamento dei dispositivi di ritenuta a seconda della posizione occupata all'interno del veicolo: vediamo che al momento della terza rilevazione il **42,86%** dei conducenti allaccia correttamente la cintura di sicurezza, mentre il **57,14%** non la indossa. Per quanto riguarda il passeggero anteriore il **38,13%** del campione allaccia la cintura a fronte del **61,87%** che non la allaccia. La percentuale di passeggeri posteriori che allaccia la cintura di sicurezza è pari a zero; ma anche in questo caso la rappresentatività non è particolarmente alta, essendo rara la situazione in cui gli agenti si trovano ad occupare i sedili posteriori dell'autovettura. (rilevazione 3)

Durante la rilevazione 4, l'insieme degli allacciamenti dei passeggeri anteriori registra un aumento dell'indossamento di circa il **5%**. Questo dato risulta attendibile ed accettabile da un punto di vista statistico. Per quanto riguarda la valutazione dell'incremento è opportuno riportare il tempo intercorso tra le due rilevazioni e gli interventi di sensibilizzazione messi in atto in tale periodo (6 mesi circa): il Settore Polizia Locale ha infatti provveduto a fornire comunicazione tramite lettera ai Comandi, a diffondere il pieghevole destinato alla popolazione, a presentare l'attività di rilevazione durante gli incontri di servizio destinati ai Comandanti, a diffondere le principali informazioni durante la giornata seminariale del 4 giugno 2007 (Seminario di verifica e valutazione delle esperienze maturate dalla Polizia Municipale, Torino, Sala Congressi, Corso Stati Uniti 23).

Grafico 6 – Rilevazione 3

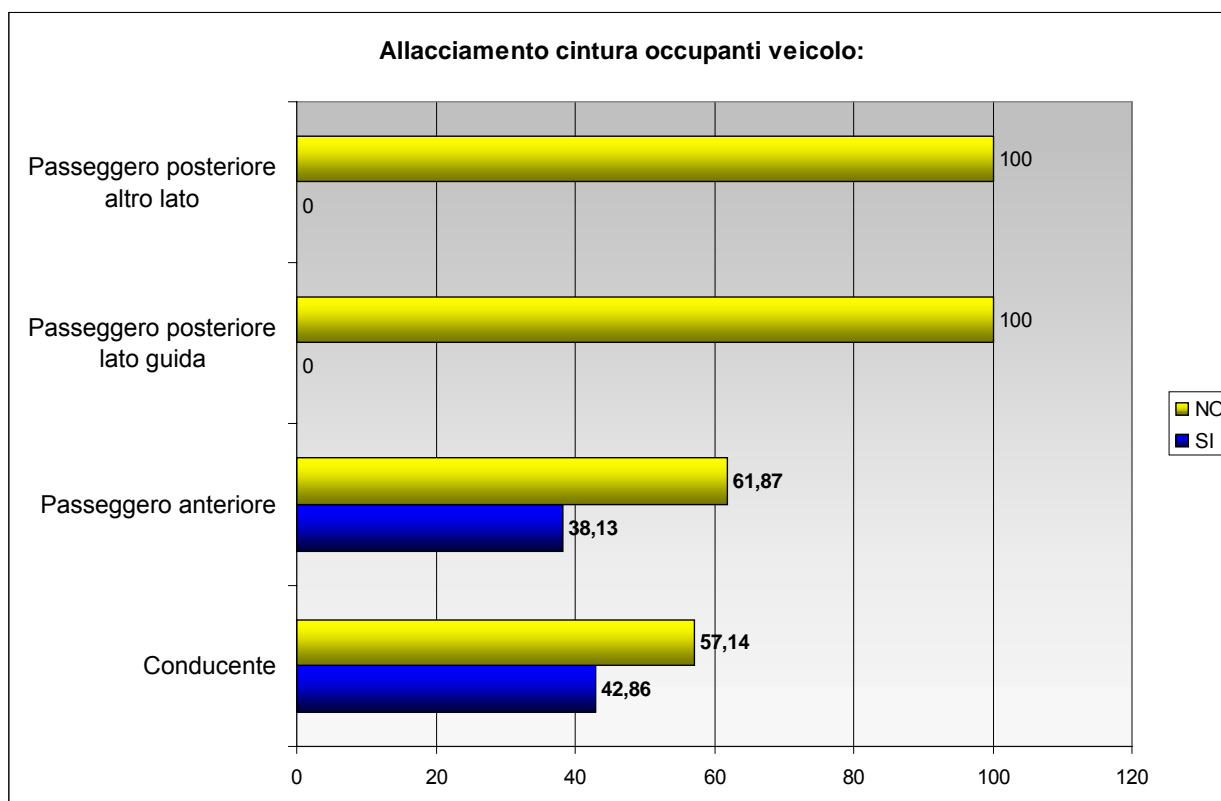
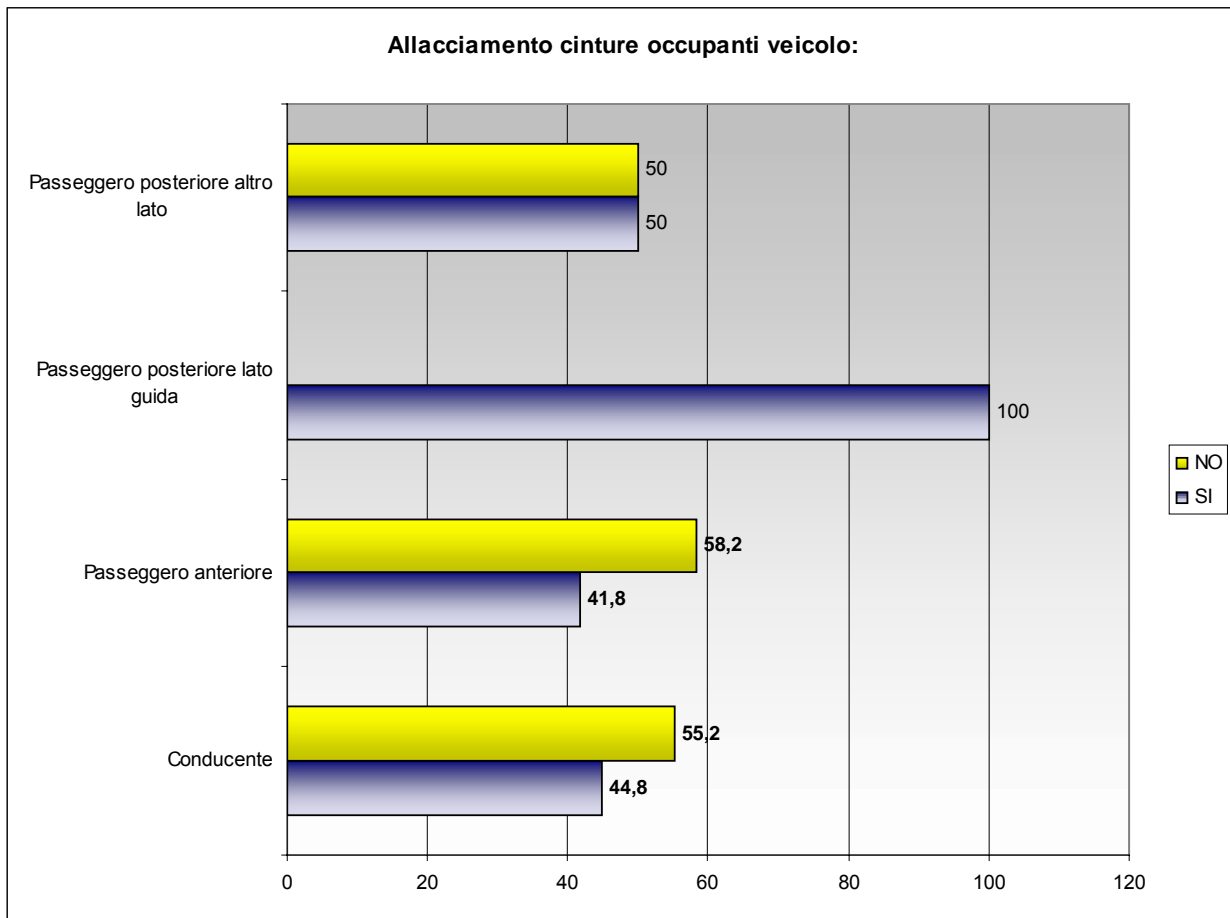


Grafico 6 – Rilevazione 4



Da rilevare che sul numero totale di autovetture osservate una soltanto segnalava, con sirena, paletta o altro comportamento comunicativo, una emergenza; in questo caso a bordo vi erano due agenti, conducente e passeggero a lato, dove il primo indossava il dispositivo di ritenuta mentre il secondo ne era sprovvisto (rilevazione 3).

Durante la rilevazione 4, quattro autovetture osservate segnalavano con sirena, paletta o altro comportamento comunicativo, una emergenza: tre di queste avevano due operatori a bordo, nessuno dei quali allacciava il dispositivo di ritenuta; la quarta autovettura aveva a bordo il solo conducente con cintura allacciata.

4.4.3 - Confronto percentuale allacciamento per città campione

Nella tabella 3 possiamo osservare in dettaglio le percentuali di allacciamento o meno della cintura da parte del conducente e del passeggero anteriore; per quanto riguarda gli occupanti dei sedili posteriori lato guida e lato passeggero sono stati unificati in un'unica categoria "passeggeri posteriori".

Tabella 3 – Rilevazione 3

Città	Cintura Conducente		Cintura Passeggero ant		Cintura passeggeri post	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO
<i>omissis</i>	40,00%	60,00%	20,00%	80,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	51,85%	48,15%	66,66%	33,33%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	52,17%	47,83%	78,57%	21,42%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	57,14%	42,86%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	33,33%	66,67%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	100,00%	0,00%	33,33%	66,66%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	30,00%	70,00%	44,44%	55,55%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	66,67%	33,33%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	71,43%	28,57%	71,42%	28,57%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	16,00%	84,00%	30,00%	70,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	40,43%	59,57%	26,82%	73,17%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	50,00%	50,00%	75,00%	25,00%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	72,22%	27,78%	57,14%	42,85%	0,00%	100,00%
Totale	42,86%	57,14%	38,13%	61,87%	0,00%	100,00%

Tabella 3 – Rilevazione 4

Città	Cintura Conducente		Cintura Passeggero ant		Cintura passeggeri post	
	SI	NO	SI	NO	SI	NO
<i>omissis</i>	25,71%	74,29%	46,67	53,33%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	25,00%	75,00%	0,00%	100,00%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	69,23%	30,77%	60,00%	40,00%	100,00%	0,00%
<i>omissis</i>	22,22%	77,78%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	18,18%	81,82%	16,67%	83,33%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	90,91%	9,09%	50,00%	50,00%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	53,85%	46,15%	16,67%	83,33%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	83,33%	16,67%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	44,44%	55,56%	25,00%	75,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	11,43%	88,57%	11,76%	88,24%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	44,44%	55,56%	66,67%	33,33%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	40,00%	60,00%	31,71%	68,29%	0,00%	100,00%
<i>omissis</i>	100,00%	0,00%	75,00%	25,00%	0,00%	0,00%
<i>omissis</i>	100,00%	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Totale	44,80%	55,20	41,8	58,23	14,26	85,71

4.4.4 - Confronto temporale

La tabella 4 ci consente di confrontare le percentuali di allacciamento registrate nel corso delle rilevazioni effettuate in periodi diversi.

Nel complesso i risultati sono abbastanza soddisfacenti: oltre la metà del campione ha mantenuto o aumentato la percentuale di allacciamento registrata nella precedente rilevazione, con punte di aumento considerevoli. Da valutare se alcuni tra questi risultati particolarmente positivi sono dovuti

ad una effettiva presa di coscienza da parte degli operatori interessati e quali rinforzi sono stati forniti dai Comandanti.

In alcune realtà (6 su 14) si registra un calo nell'allacciamento.

Queste variazioni indicano che non risulta ancora stabilizzato il comportamento individuale relativo all'allacciamento della cintura: se la scelta di allacciare o meno la cintura in servizio è lasciata al singolo, possono prevalere le singole abitudini comportamentali; se il comportamento in servizio fosse invece stabilito e controllato dalla Struttura si avrebbe un comportamento unificato per tutti gli Operatori del Comando, e ad ogni rilevazione dovrebbero corrispondere valori prossimi al 100% di comportamenti positivi, stabili nel tempo.

Tabella 4 – Confronto temporale

Comandi Polizia Municipale	indossanti osservazione 1999	indossanti osservazione 2000	indossanti osservazione 2006	indossanti osservazione 2007
<i>omissis</i>	0%	12,50%	33%	32%
<i>omissis</i>	0%	10%	53%	18%
<i>omissis</i>	0%	70%	61%	67%
<i>omissis</i>	25%	0%	64%	53%
<i>omissis</i>	0%	8,30%	23%	18%
<i>omissis</i>	18%	25%	71%	71%
<i>omissis</i>	5,50%	33,30%	33%	42%
<i>omissis</i>	0%	62,50%	50%	80%
<i>omissis</i>	0%	12,50%	62%	35%
<i>omissis</i>	0%	0%	20%	12%
<i>omissis</i>	0%	63%	0%	53%
<i>omissis</i>	2,30%	35,40%	32%	34%
<i>omissis</i>	0%	80%	53%	89%
<i>omissis</i>	0%	61,50%	68%	100%

4.4.5 - Confronto con l'allacciamento nella popolazione

Negli ultimi trenta anni l'efficacia dell'uso delle cinture di sicurezza da parte di conducenti e passeggeri di autoveicoli è stato oggetto di numerosi studi epidemiologici, che hanno evidenziato risultati positivi nella riduzione della mortalità e morbosità negli incidenti stradali, quando i dispositivi rispettano le norme internazionali di omologazione.

Purtroppo questo tipo di ricerche sono generalmente effettuate su soggetti osservati nei dipartimenti di emergenza, per cui considerano solo una parte selezionata dei soggetti coinvolti in incidenti stradali; inoltre spesso la persona coinvolta rilascia affermazioni non veritiere onde evitare conseguenze negative sul piano assicurativo, giuridico ed anche penale. Non vengono in genere considerati quei soggetti che, proprio perché al momento del sinistro allacciavano correttamente la cintura, non hanno riportato lesioni oppure esse sono così lievi da non richiedere cure di pronto soccorso.

Alcuni studi evidenziano che l'utilizzo delle cinture di sicurezza nella popolazione cresce con l'obbligatorietà imposta dalla normativa e con la severità nell'applicazione della stessa; nei Paesi in cui l'obbligo esiste ma non sono previste adeguate sanzioni, le percentuali di allacciamento non superano il 35% nelle aree urbane e il 63% nelle aree rurali. Da diverse indagini di opinione, emerge che il 70-80% della popolazione si esprime favorevolmente circa l'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza, tuttavia non è un comportamento di sicurezza che viene adottato con continuità, nonostante esso richieda invece meccanismi di tipo abitudinario; le persone che la

indossano regolarmente si sentono a disagio quando non ce l'hanno: sino a quando non sia superata quella soglia, sono necessari frequenti rinforzi attraverso controlli su strada e campagne specifiche. Si ricorda che la combinazione di entrambe le misure (controllo/repressione e comunicazione) è necessaria per raggiungere e mantenere un tasso di allacciamento apprezzabile.

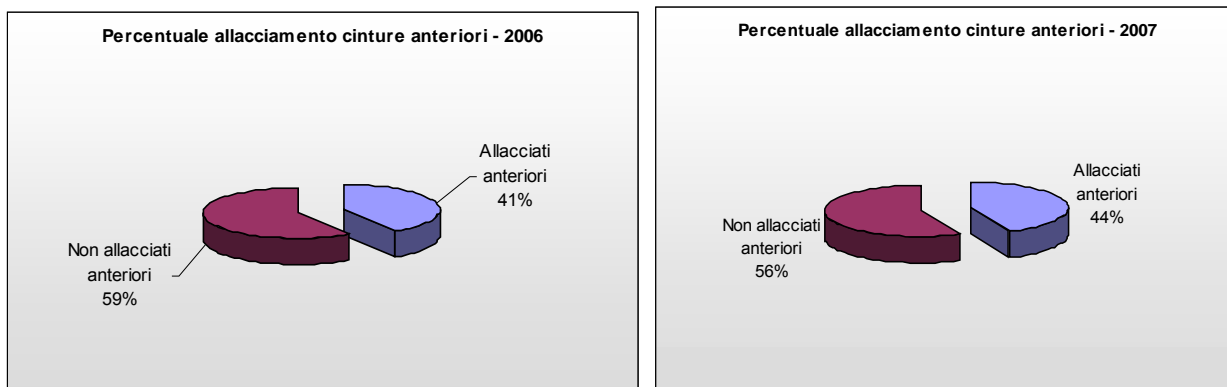
Per i dati italiani si fa riferimento ad alcuni studi dell'Istituto Superiore di Sanità (ISS):

- in collaborazione con l'ANCUPM (Associazione Nazionale Comandanti e Ufficiali di Polizia Municipale) nel 1989 fu condotto uno studio che rilevò come la prevalenza d'uso delle cinture, stimata più volte dall'ISS inferiore al 5%, poco prima dell'introduzione della obbligatorietà per legge salì intorno al 10% per raggiungere, con legge in vigore, livelli intorno all'80%; tale incremento non si rivelò però stabile (in assenza dei necessari rinforzi costituiti da adeguato enforcement abbinato a campagne) e declinò molto rapidamente, attestandosi intorno al 30% di uso;
- un successivo determinante incremento avvenne nel secondo semestre 2003 con l'introduzione della patente a punti;
- attualmente, in base ai dati del sistema nazionale di monitoraggio (sistema ULISSE), limitato all'uso delle cinture di sicurezza anteriori, risulta una media intorno al 70% di uso, ma le proporzioni osservate presentano utilizzi più consistenti al Nord e molto più limitati nel Centro e nel Sud Italia: nel complesso una quota consistente di utenti non usa il dispositivo, mediamente 3 su 10; la proporzione di utilizzo delle cinture posteriori, non registrata dal sistema ULISSE, indicativamente risulta trascurabile.

(Taggi, F, Le cinture di sicurezza ed il beneficio indotto dal loro uso, in Salute e sicurezza stradale: l'onda lunga del trauma, C.A.F.I. Editore, Roma, marzo 2007, pagg. 241-250).

Per quanto riguarda gli operatori di Polizia Municipale piemontese, la Rilevazione 3 registra una percentuale di allacciamento sui sedili anteriori pari al 41% confermata al 44% nella Rilevazione 4, con un lieve incremento.

Come per la popolazione nazionale, esistono differenze da città a città e, all'interno della stessa città, differenze da giornata a giornata.



Nonostante il percorso svolto a livello regionale e le proposte del Settore Polizia Locale, occorrerà ipotizzare ulteriori stimoli a livello locale per adeguare i tassi di allacciamento sia fra i diversi Comandi sia nel confronto con la popolazione sia tra il personale dello stesso Comando.

Solo localmente è possibile esaminare il problema, evidenziare le ragioni (individuali, della collettività) ed individuare i correttivi necessari, come ad esempio fornire disposizioni esplicite agli

operatori e adottare misure concrete per controllare e sanzionare il personale che, durante il servizio quotidiano, non rispetta l'art. 172 del codice stradale.

Allegato a – Calendario delle osservazioni

Rilevazione 3

	data	comando
rilevatore A	10-20-21-nov-2006	omissis
	13-nov-06	omissis
	15-nov-06	omissis
	17-nov-06	omissis
	23-nov-06	omissis
	27-nov-06 e 1-dic-06	omissis
	28-nov-06	omissis
	02-dic-06	omissis
	04-dic-06	omissis
rilevatore B	11 - 17 - 30 nov 2006	omissis
	18 nov e 2 dic 2006	omissis
	29 novembre 2006	omissis
	24 novembre 2006	omissis
	25 novembre 2006	omissis
	1 dicembre 2006	omissis

Rilevazione 4

rilevatore A	20-giu-2007	omissis
	25-29-giu e 2-3-4-5-lug-2007	omissis
	26-giu-2007	omissis
	27-giu-2007	omissis
	28-giu-2007	omissis
rilevatore B	22 - 23 giugno e 2 luglio 2007	omissis
	23 giugno 2007	omissis
	27 giugno 2007	omissis
	29 giugno 2007	omissis
	4 luglio 2007	omissis
rilevatore C	21-giu-2007	omissis
	26-giu-2007	omissis
	27-giu-2007	omissis
	29-giu e 4-5-lug-2007	omissis
	02-lug-2007	omissis

Allegato b - **“Decalogo” redatto dall’Istituto Superiore di Sanità**

Il Prof. Franco Taggi, Direttore del Reparto “Ambiente e Traumi” dell’Istituto Superiore di Sanità (Roma), ha sintetizzato in una sorta di decalogo i risultati maturati dall’insieme delle ricerche effettuate sul tema delle cinture di sicurezza:

- 1) l’uso delle cinture di sicurezza aumenta con la severità della legislazione relativa;
- 2) le campagne di informazione della popolazione, da sole, sono inefficaci per il raggiungimento di una soddisfacente proporzione di utilizzazione delle cinture di sicurezza;
- 3) l’uso delle cinture di sicurezza riduce consistentemente il numero di morti e feriti in incidenti stradali, nonché il numero di accessi al Pronto Soccorso, in quanto molti soggetti pur essendo incorsi in incidente non riportano lesioni di rilievo;
- 4) le cinture sono utili non solo fuori città, ma anche e soprattutto in città, dove avviene il maggior numero di incidenti. In città, le velocità sono in genere più contenute; tuttavia le energie in gioco sono già a livelli tali da produrre lesioni gravi o mortali (come spesso si suole ricordare, un urto a 50 km/h è equivalente ad una caduta dal terzo piano); comunque, l’evidenza epidemiologica mostra che le cinture sono utili anche a velocità elevate;
- 5) l’uso delle cinture di sicurezza aumenta la probabilità di rimanere coscienti dopo un incidente stradale, fatto determinante per salvarsi la vita in alcune situazioni specifiche (incendio dell’auto, caduta in acqua del veicolo, ecc.);
- 6) le eventuali lesioni provocate dalle cinture sono una minima parte delle lesioni che si avrebbero non portandole;
- 7) le cinture evitano in particolare traumi molto gravi (per es. al torace per urto contro il piantone dello sterzo, al cranio) o assai drammatici per la qualità di vita dell’individuo (es. lesioni deturpanti del viso);
- 8) le cinture sono utili anche posteriormente: molte lesioni sono provocate agli occupanti dei posti anteriori dai trasportati nei posti posteriori che vengono sbalzati loro contro al momento dell’impatto;
- 9) le cinture proteggono con efficacia anche le donne in stato di gravidanza;
- 10) le cinture migliorano l’efficacia dell’airbag: la triade cinture-airbag-poggiatesta è, insieme ad una guida difensiva e responsabile, la migliore assicurazione sulla vita che si possa stipulare.

(Taggi, F, Le cinture di sicurezza ed il beneficio indotto dal loro uso, in Salute e sicurezza stradale: l’onda lunga del trauma, C.A.F.I. Editore, Roma, marzo 2007, pag. 244).

Allegato c

L'ALLACCIAMENTO DELLA CINTURA DI SICUREZZA FRA LA POPOLAZIONE

Come evidenziato in precedenza, in Italia purtroppo mancano dati sistematici relativi all'allacciamento delle cinture da parte dei cittadini.

Ricerche indipendenti da questi interessi sono attualmente in fase d' avvio, all'interno di alcuni progetti europei, ma i risultati saranno disponibili soltanto verso la fine del 2007.

Per elaborare un quadro d'insieme della situazione riferita alla popolazione, si riportano alcune tabelle derivate dalla più ampia ricerca europea sugli atteggiamenti verso il rischio stradale, ripetuta ogni cinque anni per monitorare l'andamento dei risultati: *SARTRE 3, Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe, Terza Edizione (2001 – 2004)*

Opinioni e comportamenti autoriportati degli automobilisti: confronto Italia / altri Paesi europei

La ricerca internazionale sulla sicurezza stradale ha individuato tre “regole d'oro” per la riduzione dell'incidentalità (non bere prima di guidare, indossare le cinture, rispettare i limiti di velocità), indicando al secondo posto in ordine di importanza riguarda l'indossamento delle cinture.

Vediamo innanzitutto che l'ammontare delle multe italiane per il mancato indossamento delle cinture nell'anno 2002 è stato notevole: 522.660 solo dalla polizia stradale, cui si dovrebbero aggiungere i dati degli altri organi di controllo italiani. In SARTRE 3 non sono infatti rilevati, purtroppo, i dati sulle multe effettuate dalle altre forze di polizia, ma solo quelle comminate dalla Polizia Stradale.

Numero dei conducenti multati rispettivamente per : velocità, bere e guidare, mancate cinture

Paese	Conducenti sanzionati per eccesso di velocità (in migliaia)	Conducenti sanzionati per guida in stato di ebbrezza (in migliaia)	Conducenti sanzionati per mancato allacciamento cinture di sicurezza (in migliaia)
Slovakia	158,32	6,37	
Croatia	155,17	39,37	107,88
Greece	316,45	49,46	98,49
Cyprus	7,22	,69	2,28
France	non pervenuto		
Germany	2000,40		
Italy	286,01	29,25	522,66
Spain	491,95	66,37	181,36
Hungary	22,62	21,27	
Poland	932,26	118,67	
Estonia	non pervenuto	8,78	
Czech Republic	non pervenuto		
Finland	170,82	22,72	
Slovenia	263,96	36,35	138,96
Portugal	non pervenuto	14,13	
Netherlands	5600,00	30,00	
Switzerland	29,25	18,95	
Sweden	137,64	9,42	34,39
United Kingdom	1188,00	86,00	
Denmark	non pervenuto	15,08	
Belgium	347,56	2,67	18,98
Belgium	347,56	2,67	18,98
Austria	1393,02	39,80	
Austria	1393,02	39,80	
Ireland	213,36	6,59	58,18
Ireland	213,36	6,59	58,18
Total 23	18	20	9
Total 23	18	20	9

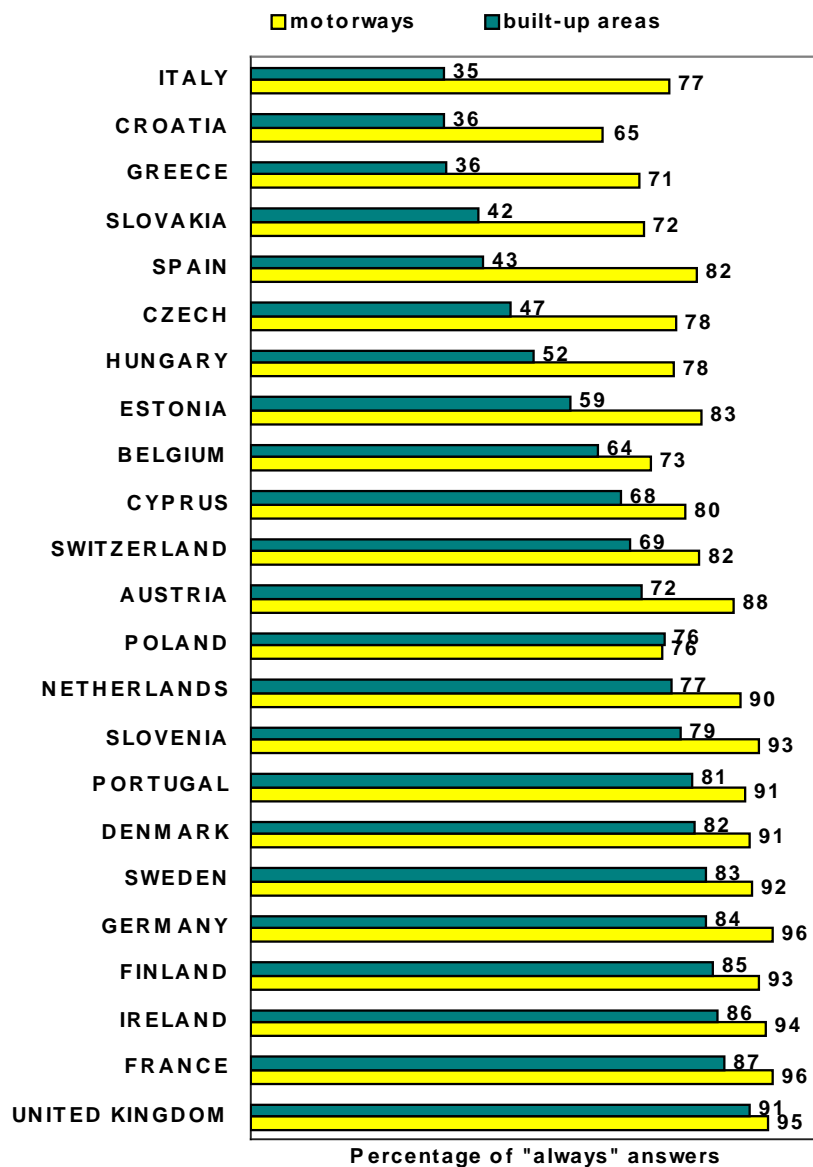
Questa pressione, fortemente aumentata rispetto agli anni precedenti, e comunque superiore a quella di tanti altri Paesi europei, non ha mancato di produrre un suo effetto: l'Italia è uno dei tre Paesi che ha aumentato maggiormente le sue percentuali di allacciamento delle cinture.

Purtroppo la situazione da cui si trattava di risalire era disastrosa, e la Grecia, che in SARTRE 2 era l'unica a star peggio di noi, ha fatto uno sforzo ancora maggiore, per cui l'Italia risulta all'ultimo posto per risposte "sempre" nell'indossare le cinture in città. Ma già in autostrada non siamo più gli

ultimi, come invece eravamo prima e, anche per l'allacciamento in città, il balzo dal 13 al 35% è apprezzabile.

Osserviamo dunque la tavola seguente, che riporta le percentuali di chi risponde "sempre", distinte per autostrade (in giallo) e città (in verde).

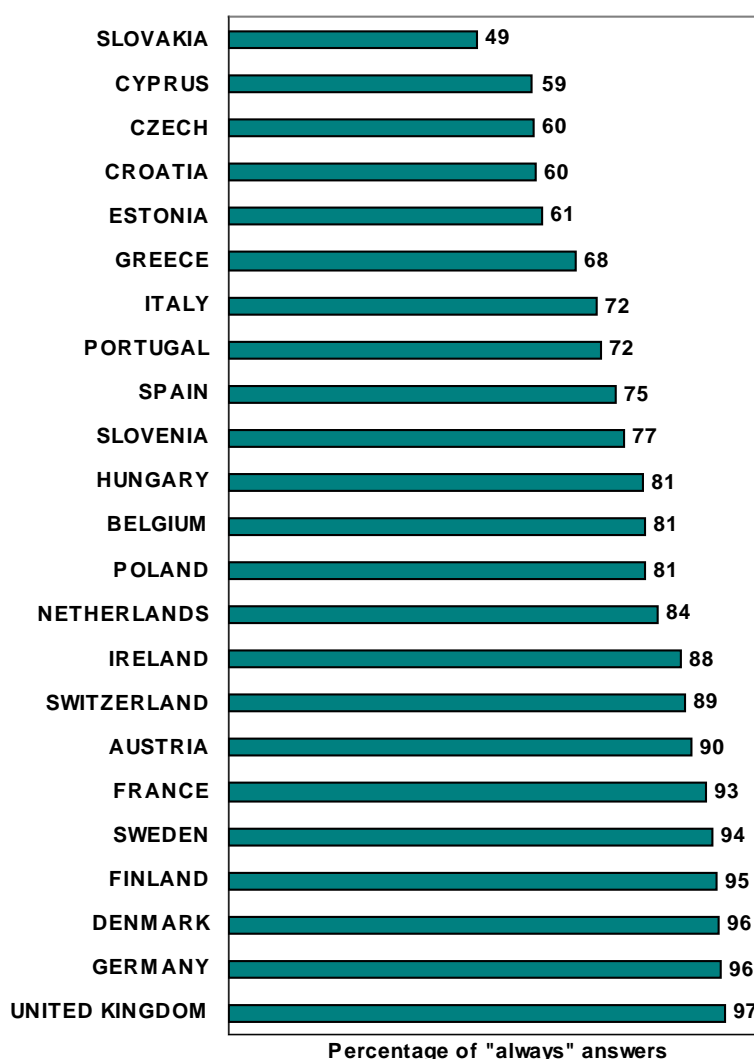
Quanto spesso Lei indossa le cinture viaggiando in autostrada ed in città?



Ancora più notevole che il miglioramento dell'uso delle cinture in città, ed ormai praticamente medio rispetto ai livelli europei, appare l'uso dei trattenitori d'urto per i bambini, che invece in SARTRE 2 (1996 / 2000) era ancora a livelli molto arretrati.

Osserviamo infatti la tavola seguente, che riporta anch'essa la percentuale di chi risponde "sempre":

Quando lei trasporta uno o più bambini sulla sua automobile, quanto spesso fa indossare loro la cintura od il seggiolino appropriato?

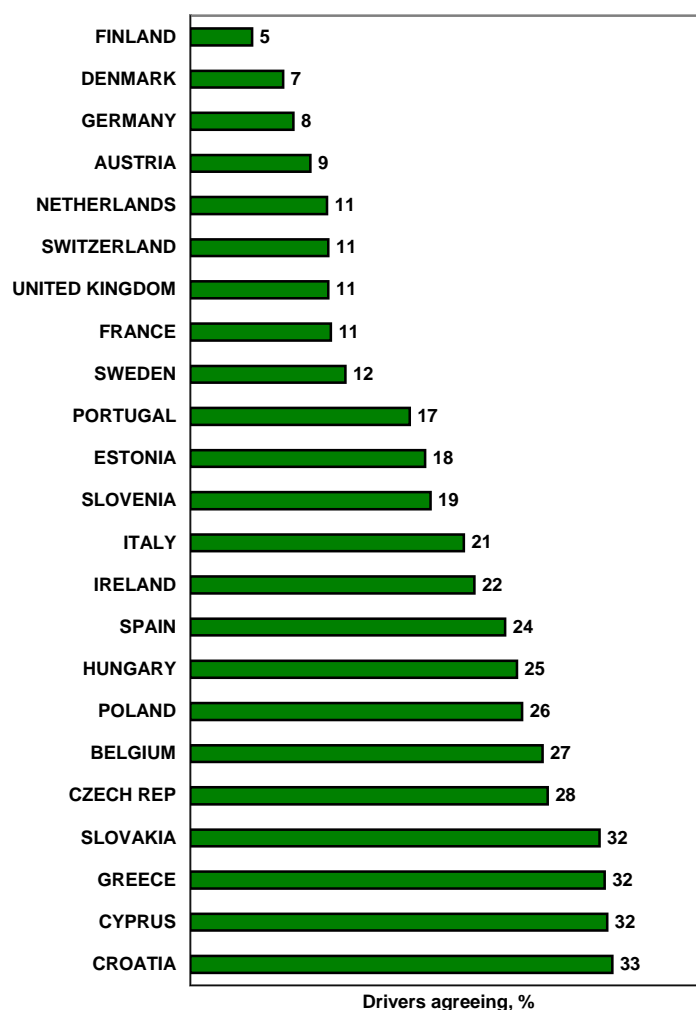


Pure nella media si colloca la posizione italiana rispetto ad una domanda molto insidiosa, rispetto alla quale nelle precedenti edizioni di SARTRE il campione italiano era andato molto peggio: se siano davvero necessarie le cinture quando già si guida con attenzione.

Questo tipo di domanda consente di verificare meglio la sincerità delle risposte precedenti.

Osserviamo dunque i risultati nella tavola successiva, che riporta le percentuali di chi concorda con questa erronea opinione.

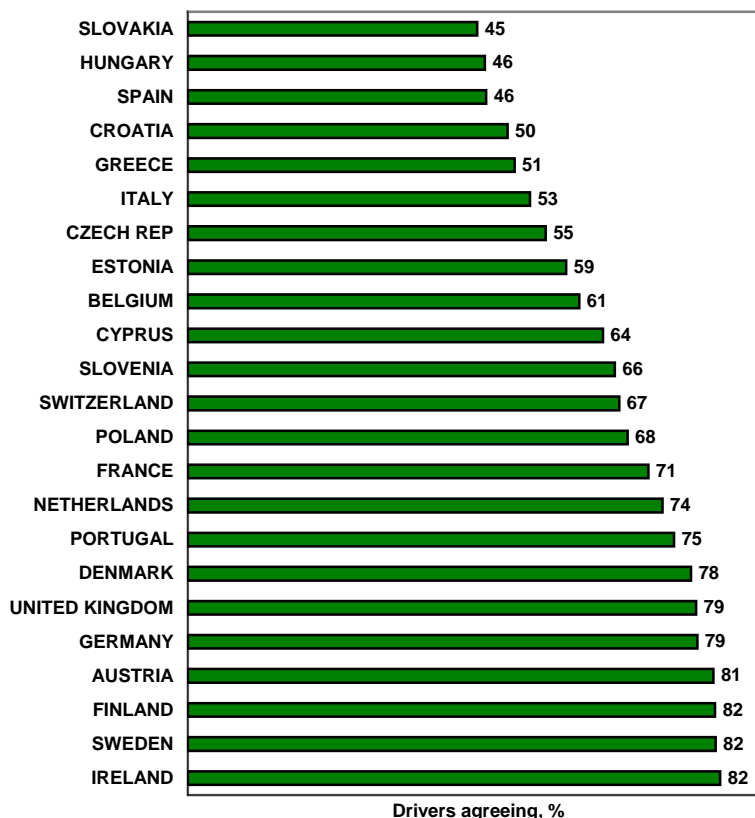
Se si guida con attenzione, le cinture non sono realmente necessarie



Il fatto che l'indossamento sistematico delle cinture sia però ancora un noviziato in Italia compare in una ultima, ma importantissima classifica, quella di chi si sente a disagio senza la sua cintura, come se gli mancasse qualcosa.

Riportiamo nella tavola seguente la percentuale di coloro che ammettono di provare questa sensazione, l'unica che davvero dimostra l'abitudine effettiva all'indossamento continuato e sistematico:

Quando non indosso la mia cintura non mi sento a mio agio, come se mi mancasse qualcosa



Questo risultato, piuttosto deludente, della ricerca più approfondita sulla effettiva abitudine dell'allacciamento, dimostra come il lavoro sia ancora in corso, non finito, e tanto meno stabilizzato.

Si tratta comunque di un lavoro che anche le nostre Forze dell'Ordine stanno svolgendo con impegno. Sono infatti riuscite a collocare il nostro Paese ormai fra quelli che sinora erano stati maggiormente zelanti.

Un cambiamento numericamente significativo e stabile nel tempo può avvenire solo attraverso l'impegno costante di tutti gli attori partecipanti alla circolazione stradale: le amministrazioni pubbliche e gli enti privati per gli aspetti di propria competenza, i cittadini di ogni fascia di età per il rispetto dell'art.172 del codice stradale e per la propria sicurezza durante il trasporto sui veicoli a quattro ruote.

Si ricorda che questa rilevazione è stata effettuata poco prima dell'ingresso della patente a punti in Italia.

Le sanzioni accessorie, praticamente aggiuntive rispetto alla semplice sanzione amministrativa, sono cresciute ora maggiormente con la patente a punti.

Rispetto ad altri effetti di questo ultimo provvedimento, si ritiene maggiormente persistente questo sull'allacciamento delle cinture, trattandosi di una abitudine che tende a rimanere nello stile di guida, una volta adottata per un certo periodo.